



(4,000円) 実用新案登録願 (C)後記号なし

昭和55年2月26日

特許庁長官 川原能雄 殿

1. 考案の名称 <sup>シヤ</sup> ティルト式キャブオーバー型車両における  
<sup>カドウ</sup> <sup>コウゾウ</sup> 可動フエンダ構造
2. 考案者 <sup>カワサキ シナカハラ クオオクラチヨウ</sup> 川崎市中原区大倉町10番地 <sup>ミツビシ自動車工業株式会社</sup> 三菱自動車工業株式会社  
<sup>ヨシ カワ シヨウ イチ</sup> 氏名 吉川 章 一 <sup>トウキョウジドウシヤセイサイクシヨカワサキコウジヨウナイ</sup> 東京自動車製作所川崎工場内
3. 実用新案登録出願人  
郵便番号 108 <sup>ミナトクシニシ チヨウメ</sup>  
住所 東京都港区芝五丁目3番8号  
名称(628) <sup>ミツビシ自動車工業株式会社</sup> 三菱自動車工業株式会社  
代表者 曾根嘉年
4. 代理人  
郵便番号 108  
住所 東京都港区芝五丁目3番8号  
三菱自動車工業株式会社内  
氏名(6528) 弁理士 廣渡 禧 彰(ほか1名)
5. 復代理人  
郵便番号 160  
住所 東京都新宿区南元町5番地3号  
小田急信濃町マンション第706号室  
氏名(7140) 弁理士 飯沼 義彦  
電話 359-6388番

55 024067

万  
事  
通  
知

小  
倉

## 明 細 書

### 1 考案の名称

テイルト式キャブオーバー型車両における  
可動フエンダ構造

### 2 実用新案登録請求の範囲

シャシの前端部に支持されたエンジンの上方にキャブをそなえると同時に、同キャブを上記シャシに対し傾動可能に取付けられたテイルト式キャブオーバー型車両において、上記キャブの後端下部の両側に同キャブに対してそれぞれ前後方向に移動可能なフエンダをそなえ、上記キャブの傾動時に同キャブに対して上記フエンダを前進させるべく、同フエンダを、上記キャブの回動中心点と上記フエンダとの間に位置するシャシ付きの回動点へ係合させた拘束部材が配設されていることを特徴とする、テイルト式キャブオーバー型車両における可動フエンダ構造。

### 3 考案の詳細な説明

本考案は、シャシの前端部に支持されたエンジンの上方にキャブをそなえると同時に、同キ

ャブを上記シャシに対し傾動可能に取付けられたテイルト式キャブオーバ型車両に関し、特にそのフエンダ構造に関する。

従来のテイルト式キャブオーバ型車両では、第1図に示すごとく、キャブaの後端下部両側に、それぞれ泥よけとしてのフエンダbが固定されているが、このような従来のテイルト式キャブオーバ型車両では、前輪位置との関係でフエンダbがキャブaの後端からさらに後方へ突出するように設けられているので、キャブaの後端面に近接して貨物収容部cを配設すると、シャシdの前端部に支持されたエンジンeの点検に際し、キャブaを傾動させた場合に、フエンダbが貨物収容部cの前端面に当たるおそれがある。

そこで、従来は、第1図に示すごとく、貨物収容部cをキャブaの後端面からかなり離隔させて設けることが行なわれているが、このような従来の構造では、十分な広さを有する貨物収容部cを確保しようとする、車両長が長くな

つてしまうという問題点があり、逆に車両長を制限すると、貨物収容部 $\phi$ が短くなって狭くなるという問題点がある。

本考案は、これらの問題点を解決しようとするもので、キャブ傾動時にフエンダを前進させることにより、キャブの後端面に貨物倉を近接して配設しても、フエンダが貨物収容部に当たらないようにして、広い貨物収容スペースを確保できるようにした、テイルト式キャブオーバ型車両における可動フエンダ構造を提供することを目的とする。

このため、本考案のテイルト式キャブオーバ型車両における可動フエンダ構造は、シャシの前端部に支持されたエンジンの上方にキャブをそなえたとともに、同キャブを上記シャシに対し傾動可能に取付けられたテイルト式キャブオーバ型車両において、上記キャブの後端下部の両側に同キャブに対してそれぞれ前後方向に移動可能なフエンダをそなえ、上記キャブの傾動時に同キャブに対して上記フエンダを前進させ

るべく、同フエンダを、上記キャブの回動中心点と上記フエンダとの間に位置するシャシ付きの回動点へ連係させた拘束部材が配設されていることを特徴としている。

以下、図面により本考案の実施例について説明すると、第2～4図はその第1実施例としてのテイルト式キャブオーバ型車両における可動フエンダ構造を示すもので、第2図は本構造を有する車両を示す模式図、第3図はそのフエンダの取付状態を示す後面図、第4図はその作用を説明するための模式図である。

第2図に示すごとく、テイルト式キャブオーバ型車両、すなわちシャシ1の前端部に支持されたエンジンEの上方にキャブ2をそなえ、ともにキャブ2がヒンジ部2aを介してシャシ1に対し傾動可能に取付けられた車両において、そのキャブ2の後端下部の両側に、前後方向に移動可能な泥よけとしてのフエンダ3、3がそれぞれ設けられている。

各フエンダ3は、第3図に示すごとく、キャ

ブ 2 の底面に沿つて設けられた案内部材 4 , 4  
に案内される被案内部材 5 を介して、キャブ 2  
に対し前後方向に移動できるように設けられて  
いる。

また、第 2 図に示すごとく、フエンダ 3 とキ  
ャブ 2 との間には、フエンダ 3 を後方へ付勢す  
る戻しばね 6 が介装されている。

また、フエンダ 3 付きの被案内部材 5 の前端  
部には、ワイヤ 7 の一端が連結されており、更  
にこのワイヤ 7 は、その中間部をプーリ 8 , 9  
に巻回されたのち、その他端をフエンダ 3 に連  
結されている。

ところで、プーリ 8 は、キャブ 2 の回動中心  
点 A としてのヒンジ部 2 a とフエンダ 3 との間  
に位置する回動点 B で、シャシ 1 に取付けられ  
ており、更に詳述すれば、上述の条件を満足し  
た上で更に、このプーリ 8 は被案内部材 5 の前  
端とキャブヒンジ部 2 a とを結ぶ線上又はその  
下方に位置するようにシャシ 1 に取付けられて  
いる。なお、プーリ 9 はキャブ 2 に取付けられ

ている。

したがって、ワイヤ7は、フエンダ3を、フエンダ3とキャブ2の回動中心点Aとの間に位置するシャシ1付きの回動点Bへ関係させた拘束部材として構成される。

なお、第2図中の符号10はシャシ1上に載置された箱状の貨物収容部を示しており、第2、3図中の符号11はフエンダ3の下端に取付けられた泥よけ用のゴム板部材を示している。

本考案のテイルト式キャブオーバ型車両における可動フエンダ構造は、上述のごとく構成されているので、エンジンE等を点検するためにキャブ2を傾動させると、キャブ2付きのブーリ9は、第4図に示すごとく、点Aを中心に回動する。

このようにブーリ9が点Aを中心に回動すると、ブーリ8とブーリ9との間に装架されているワイヤ部分7aの長さをこの回動につれて長くしなければならぬが、フエンダ3がキャブ2に対し移動可能に設けられているので、ワイ

ヤ $\gamma$ の他の部分 $\gamma b$ 、 $\gamma c$ の長さを短くして、上記ワイヤ部分 $\gamma a$ の長くなる分を補うことができる。すなわちキャブ $2$ を傾動させると、上記ワイヤ部分 $\gamma a$ の長くなつた分を補うために、自動的に上記ワイヤ $\gamma$ の他の部分 $\gamma b$ 、 $\gamma c$ が短くなるのであり、これによりフエンダ $3$ が戻ればね $6$ に抗して第 $4$ 図の矢印 $\alpha$ 方向、すなわちキャブに対する前進方向に、同図に鎖線で示す位置まで駆動されるのである。

このように、キャブ $2$ を傾動させると、これに伴いフエンダ $3$ が前進するので、フエンダ $3$ の後端軌跡が前方へ移動するようになり、したがつてキャブ $2$ の後端面に近接して貨物収容部 $10$ を設けても、フエンダ $3$ と貨物収容部 $10$ とが干渉を起こすことはなく、その結果車両長を延ばすことなく貨物収容スペースを広くとることができる。

また、エンジン $E$ 等の点検後に、キャブ $2$ を傾動させない通常的位置へ戻してゆくと、上述の場合と逆にワイヤ部分 $\gamma a$ の長さが短くなつ



てゆく必要があるが、この余剰分をワイヤ7の他の部分7b, 7cで吸収するようにフエンダ3に戻しばね6が作用するため、これによりフエンダ3は後進して、最終的には前輪の後側に位置するようになる。

なお、上述の実施例において、ブーリ9を設けないで、ワイヤ7の中間部をブーリ8のみに巻回させ、ワイヤ7の両端をそれぞれフエンダ3と被案内部材5とに連結してもよい。

第5図は本考案の第2実施例としてのテイルト式キャブオーバ型車両における可動フエンダ構造の作用を説明するための模式図であり、第5図中、第2～4図と同じ符号はほぼ同様の部分を示している。

この第2実施例では、フエンダ3を、これとキャブ2の回動中心点Aとの間に位置するシャシ1付きの回動点Bへ連係させる拘束部材が、リンク部材12で構成されている。

このように拘束部材がリンク部材12で構成されていると、キャブ2が傾動した場合に、フ

エンダ 3 付きの被案内材 5 の前端は点 A を中心に回動せずに点 B を中心に回動するため、キャブ傾動時に、フエンダ 3 がキャブに対し第 5 図に鎖線で示すように前進して、前述の第 1 実施例の場合とほぼ同様の効果を得ることができる。

また、キャブ 2 を通常の位置へ戻してゆく場合は、戻しばね 6 の作用により、フエンダ 3 が後退して、最終的に前輪の後側に位置するようになる。

以上詳述したように、本考案のテイルト式キャブオーバ型車両における可動フエンダ構造によれば、フエンダ 3 を、これとキャブ 2 の回動中心点 A との間に位置するシャシ 1 付きの回動点 B へ連係させた拘束部材 7, 12 が配設されているので、キャブ 2 の傾動時にフエンダ 3 を自動的に前進させることができ、これによりキャブ 2 の後端面と貨物収容部 10 の前端面との間を狭くすることができるので、車両長を延ばすことなく貨物収容部 10 を長くして、その貨

物収容スペースを広くとれる利点がある。

#### 4 図面の簡単な説明

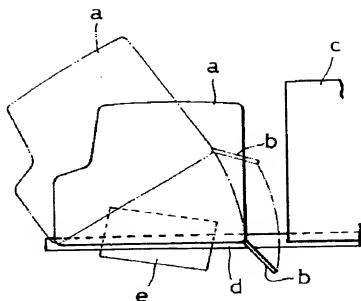
第1図は従来のテイルト式キャブオーバ型車両におけるフェンダ構造を示す説明図であり、第2～4図は本考案の第1実施例としてのテイルト式キャブオーバ型車両における可動フェンダ構造を示すもので、第2図は本構造を有する車両を示す模式図、第3図はそのフェンダの取付状態を示す後面図、第4図はその作用を説明するための模式図であり、第5図は本考案の第2実施例としてのテイルト式キャブオーバ型車両における可動フェンダ構造の作用を説明するための模式図である。

1・・・シヤシ、2・・・キャブ、2a・・・キャブ2の回動中心点Aに位置するキャブ2のヒンジ部分、3・・・可動フェンダ、4・・・案内部材、5・・・被案内部材、6・・・戻しばね、7・・・拘束部材としてのワイヤ、7a、7b、7c・・・ワイヤ部分、8・・・シヤシ1付きの回動点Bに位置するシヤシ1付きのブーリ、9・・・キャブ

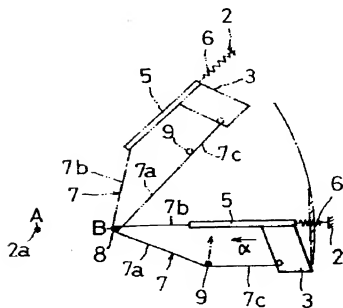
2 付きのブーリ、10・・・貨物収容部、11・  
・泥よけ用ゴム板部材、12・・・拘束部材とし  
てのリンク部材、A・・・キャブ2の回動中心点、  
B・・・フエンド3とキャブ2の回動中心点Aと  
の間に位置するシャシ1付きの回動点、E・・・  
エンジン。

復代理人 弁理士 飯 沼 義 彦

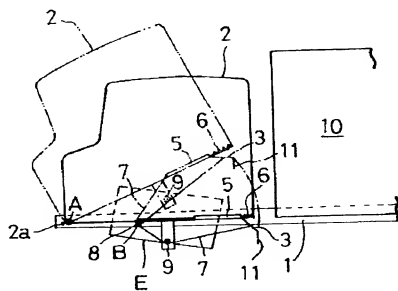
第 1 図



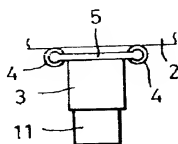
第 4 図



第 2 図



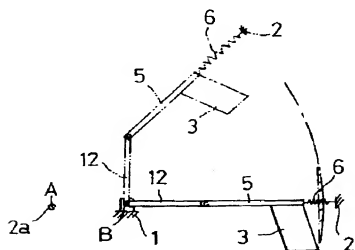
第 3 図



1 2 4 5 6 9  $\frac{3}{2}$

代理人 吉田士 飯沼義彦

第 5 図



124569<sup>3/3</sup>

6. 添付書類の目録

- |       |         |     |
|-------|---------|-----|
| 1 (1) | 明 細 書   | / 通 |
| 2 (2) | 図 面     | / 通 |
| 3 (3) | 代理人委任状  | / 通 |
| 4 (4) | 復代理人委任状 | / 通 |
| 5 (5) | 願 書 副 本 | / 通 |

7. 前記以外の代理人

(1) 代 理 人

郵便番号 1 0 8

住所 東京都港区芝五丁目33番8号

三菱自動車工業株式会社内

氏名(6627) 井理士 日 昔 吉 武

12000